



Avril 2003

news n°88

MORGAN CLUB DE FRANCE

Conseil d'Administration du Club

Président:

Alain Herman

Présidents d'honneur:

Michel Braun
Jacqueline Frot-Renaud
Jean-Christophe Frot
Charles Kachelmann

Membres:

Jean-Louis Moreau	(secrétaire)
Cécile Hanquet	(trésorier)
Marie-Louise Bazin	(boutique)
Alain Scheidlé	(site internet)
Maurice Charpentier	(Délégué Sud-Ouest)
Michel & Martine Coumes	(Délégué Sud-Est)
Brian Crabtree	(Délégué Sud-Ouest)
Bernard Hanquet	(Délégué Ile de France)
Alain Harrari	(Délégué Ile de France)
Alain Herman	(Délégué Nord)
Marc Laskar	(Délégué Limousin et Centre)
Patrick Le Quilliec	(Délégué Bretagne-Pays de Loire)
Alain Luce	(Délégué Normandie)
Alain Macé	(Délégué Normandie)
Philippe Thévenard	(Délégué Rhône-Alpes)
Bernard Chevalier	
Jean-Frédéric Frot	Délégué Européen



Merci Michel et Pascale pour 6 années de bons et loyaux services

Vous m'avez fait l'honneur de me mandater pour présider les destinées de notre Club. Je suis d'autant plus sensible à cette marque de confiance que mon adhésion ne date que du printemps 1995. Elle fut rapidement suivie d'une première sortie organisée par Michel Braun pour la Pentecôte. Pour Monique et moi, encore bizuths, un peu gauches dans notre voiture trop neuve, nous avons vite senti que l'attrait de la Morgan se trouvait décuplé par le simple plaisir de rouler ensemble, de voir devant et derrière soi ces voitures intemporelles, se glissant avec la souplesse d'un chat sur des routes de campagne. Et la musique du moteur ! Récemment encore, dans la vallée de la Semoy, quelle mélodie ! Mais toutes ces sensations ne seraient que fugitives si elles n'étaient soutenues par les marques d'amitié qui se sont manifestées dès cette première sortie et les liens qui se sont renforcés au fil des années. La « Magie Morgan », c'est aussi l'alchimie d'un Club avec ses personnalités et son état d'esprit.

Je souhaite donc que chacun de vous puisse, grâce au Club, mieux vivre « sa petite passion », comme dirait notre ami Jacques Archambault et trouver aussi le réconfort nécessaire lors d'épreuves difficiles à surmonter seul.

Je sais que je peux compter sur le dévouement de nos délégués pour m'aider à poursuivre l'œuvre de mes prédécesseurs et vous invite à les contacter pour toute suggestion qui vous semblerait intéressante à prendre en compte. J'ajouterai que c'est également dans cette recherche d'une plus grande proximité entre nous que le MOG 2003 est organisé. Ce sera une occasion privilégiée d'échanger ensemble, et avec l'usine qui plus est.

Longue vie au Club et à bientôt sur les routes !

Alain Herman

Examen de passage... ou si vous préférez BAPTEME DU FEU...



...pour notre nouveau délégué Sud-Est, Michel Coumes, qui avait mobilisé ses troupes le dimanche 22 Septembre.

Michel, qui se flatte à juste titre d'être provençal, voire plus: camarguais, doit avoir des lointaines racines nordiques, et peut-être même germaniques, tant la préparation et l'exécution dont il entoure ses actions sont réglées à l'extrême.

Certes, les anciens n'ont pas été surpris, car ils se souviennent de son implication dans le déroulement heureux d'un rassemblement international à FONT-ROMEU ; alors une sortie dite « de quartier » n'était, sur le plan de l'organisation qu'une mise en bouche préluant des réunions futures plus substantielles.

Tout a commencé, dès sa nomination, par une circulaire (co-signée par son épouse Martine), joliment décorée, (pas Martine, elle c'est naturel) dans laquelle il exposait un programme alléchant, digne de nos plus adroits politiciens, un calendrier annuel, comportant à l'avance, chaque trimestre, une sortie, prévue selon la saison sur un ou deux jours.

Ca part donc... à la baguette, mettez-vous en rang, départ impératif à 10h15, à mon commandement pour les onze Morgan et une Jaguar XK150 qui a dû sortir de l'usine la veille.

Et les COUMES-GARBAL-LAFONT-LETOUX-MALAVAL-MARQUILLANES-PANSIN, QUERE-ROBERT-VERGEZ-HABIB-BURNAT ont obéi.

A l'énoncé des présents, il est facile de se rendre compte du soin apporté par les G.O. sur le plan sécuritaire : un toubib, un radiologue, une infirmière diplômée, une diététicienne (pour surveiller le repas de midi) et même un expert auto, au cas où se produirait un accrochage, afin d'établir le devis sur place...

Car ce fut par de très petites routes que la colonne en bon ordre a pris la direction du pays de GIONO, sous un soleil qui brillait obligatoirement puisque nous étions dans la région de France où le ciel est le plus pur (raison pour laquelle existent les installations de St Michel l'Observatoire).

La troupe a quelques fois délaissé les personnages de REGAIN et laissé le HUSSARD sur son toit, pour emprunter le parcours de certaines spéciales de feu La Coupe des Alpes, cherchant au détour des virages, les silhouettes furtives d'un NICOLAS, d'un ROURE, de Pat MOSS ou de son frère Stirling...

Journée du patrimoine oblige, un arrêt à midi devant le Prieuré de CARLUE fut apprécié et un autre eut lieu l'après-midi dans la rotonde classée de SIMIANE, où les explications d'un guide érudit ont enrichi les connaissances de certains participants pourtant réputés pour leur réticence à pénétrer dans les édifices du culte, qu'il soit chrétien, musulman, judaïque ou bouddhiste...

C'est au pied du premier cité que la surprise nous attendait : en effet, les PANSIN avaient jeté leur ALFA ROMEO, s'étaient procuré une MORGAN et les BURNAT

inauguraient une +8 importée de Belgique; obligation leur était faite de baptiser les voitures nouvelles et les bouchons de champagne ont troublé la sérénité des lieux.



Certains soupçonnent Michel Coumes d'avoir à sa solde un réseau d'informateurs discrets afin d'être tenu au courant des

transactions et de fixer les dates des sorties en fonction de ces dernières, obligatoirement tenues d'être fêtées par leurs auteurs.

Au cours du pique-nique l'ambiance fut bonne, l'herbe tendre, les propos joyeux, émaillés par quelques incidents qui, dit-on, auraient été fixés sur la pellicule, tel celui provoqué par l'effondrement d'une table soit disant restaurée dernièrement par un expert...

Sortie en tous points réussie, concoctée de main de maître, y compris l'arrivée dans un village le jour de l'aïoli communal et de la fête locale avec « balletti »*... la recherche d'un parking à cette occasion nous a menés à la fin du village devant un panorama superbe sur les Alpes de Haute Provence.

Mais hélas les bons moments ont une fin et de petites routes en petites routes, les participants se sont retrouvés dans MANOSQUE à 18h, se sont embrassés après avoir constaté qu'en arrivant à MARSEILLE ou à NIMES, ils pourront relever 255kms au compteur de leur automobile !!!

Merci Michel et Martine... A la prochaine fois...

Guy Burnat

** «balletti » qu'il faut prononcer bâlait...i dans le midi est, comme vous le pensez, le terme provençal de bal populaire sur la place du village.*



Les originaux et la copie

Certains d'entre vous ne sont peut être pas encore au courant, Philippe THEVENARD, lors du MOG 2000, a cassé un roulement de roue avant sur sa voiture. Il a donc été obligé de l'abandonner dans un garage du GRAND BORNAND.

La réparation a pris plus de temps que prévu parce qu'une sombre histoire de prononciation différente des millésimes entre belges et haut-savoyards fit expédier un premier roulement qui ne correspondait pas à l'année de la voiture de Philippe ! Une quinzaine de jours après le MOG, sa voiture était prête. Comme Philippe est très occupé sur le plan professionnel, il n'avait pas le temps de venir la récupérer. Il m'a donc demandé de m'en charger (parce que je suis voisin, pas parce que je ne suis pas occupé...) et je la lui ai ramenée le dimanche suivant

Pour monter au GRAND BORNAND, j'ai demandé à un ami et voisin de me conduire, et je me faisais un plaisir de faire un tour dans la superbe LOTUS ELAN qu'il a restaurée de ses mains. Il est sellier de profession, et bricoleur par nature. Mais il est venu me chercher dans sa dernière production : une réplique de MORGAN achetée en kit en Angleterre, et qu'il a assemblée à partir d'une épave de FORD CORTINA.

J'ai donc eu l'occasion de rouler, à intervalles très proches, dans 3 voitures semblables d'aspect :

- Ma 4/4 1600 series V de 1969
- La 4/4 1600 de Philippe qui doit dater d'une dizaine d'années
- Cette réplique, fort bien réalisée par un ami annécien nommé Michel.

Profitons-en pour faire un petit comparatif...

En toute modestie, je commencerai par la mienne

Agée de 32 printemps, et dans son jus au plan châssis et carrosserie, elle n'est plus de première fraîcheur, encore que vue de loin, elle trompe son monde. C'est le dernier millésime avec l'ancienne finition sans rembourrage de protection, et banquette. (C'est ce que je cherchais) J'ai supprimé toutes les garnitures intérieures qui avaient pour défaut de garder l'humidité, et auraient achevé de me détruire mes bois. J'ai remplacé un horrible volant cuir à 3 branches et trou-trous par un MOTOLITA 4 branches alu et jante en bois. Le résultat me convient tout à fait.

Le FORD KENT étant facile à gonfler, j'ai fait monter un kit stage 3 de chez KENT CAMS. (aussi dénommé FAST ROAD) Pour faire bonne mesure, j'ai rajouté 2 WEBER 40DCOE, et un échappement spaghetti 4-2-1 (ou triple Y). Après une mise au point

longue et pénible (2 années de pannes de toute sorte), j'ai enfin trouvé le bon mécano, et j'ai une auto qui marche à peu près comme une 2 litres, accompagnée d'un rugissement génial. C'est un plaisir de donner des coups de gaz au rétrogradage, et de réaccélérer en voyant diminuer dans le rétroviseur toutes les caisses de beaufs qui composent l'essentiel de la circulation d'aujourd'hui.

Inutile de dire que, au plan du comportement routier, mon auto n'est pas des plus faciles à conduire. La suspension est d'une raideur et d'une sécheresse totales qui rend la conduite sur chaussée déformée particulièrement délicate. Par contre, si le revêtement est bon, elle est très prévisible et permet de réaliser des moyennes très satisfaisantes. Je me rappelle d'un retour du MOG CANNES 98 par la route Napoléon, en compagnie de Alain HERMAN, au cours duquel nous nous étions bien amusés, notamment en franchissant le sommet du col de la Croix Haute à près de 160...

Sous la pluie, elle ne me pose pas de problème (je parle d'adhérence, pas d'étanchéité) grâce à ses pneus étroits. Le tout étant d'être soft sur la pédale de droite en sortie d'épingle, ce qui n'est pas toujours évident avec un moteur assez pointu. Pour synthétiser, je dirais que mon auto m'apporte ce que j'attends d'elle : du plaisir. Dans la mesure où le déplacement n'est pas trop long, je roule l'esprit tranquille. Il est certain que pour faire de longs trajets, (Annecy – Bordeaux, ou mieux : Annecy – Biarritz) ce n'est pas l'idéal. Dans ces cas là, il y a deux options possibles :

- Rouler avec des copains pour ne pas être seul en cas de pépin ; mais on risque de les lasser.
- Rouler seul et à son train ; mais il faut alors avoir une bonne assurance assistance
- rapatriement.

C'est pour ça que je me dis que, en plus de celle-ci, une +8 carbus ne devrait pas être mal...

La 4/4 de philippe

Etant habitué à mon auto, dont les réactions ne sont pas du tout filtrées, j'ai toujours du mal à me sentir à l'aise dans une MORGAN « rembourrée » (c'est aussi le cas quand j'ai l'honneur de conduire celle du président). Je trouve en plus leurs moteurs plutôt étouffés, bien que leur bruit à l'échappement soit tout à fait sympathique.

La voiture de Philippe est en super état, et quand je m'assois dans une telle auto, je me sens tout à fait capable de faire une très longue distance avec. On n'a pas à tirer les régimes comme avec la mienne, et quand on regarde le compteur, on se rend

compte qu'on roule à des vitesses que ne désavoue pas M.GAYSSOT à titre personnel, mais qu'il nous interdit de pratiquer. Les accélérations sont nettement moins vives que la mienne, mais d'un très bon niveau quand même. Quand on freine fort, la voiture reste en ligne, et la largeur de pneus fait que, sur le sec en tout cas, on ne doit pas bloquer souvent les roues.

Les suspensions paraissent nettement mieux amorties, sans pour autant que leur course soit très longue. De prime abord, on se sentirait capable d'attaquer même sur une route à revêtement très dégradé ; je n'ai pas essayé mais je demande à voir. Des suspensions bien filtrées peuvent être un piège en vous mettant trop en confiance... Quand à la direction, elle a moins de jeu que la mienne, mais ça c'est l'âge ! L'intérieur, en cuir rouge, est très cosy, et en plus, Philippe vient d'y ajouter un superbe tableau de bord en bois.

En fait, il s'agit d'une MORGAN moins radicale que la mienne, et qui a du subir les normes de toutes sortes pour être homologuée. Sur le plan intellectuel, c'est peut être moins satisfaisant, mais à l'usage...

La réplique

La première fois qu'on la voit de profil, ce qui choque, ce sont les jantes en tôle fixées par des goujons, et de face, c'est une hauteur de pare brise un peu excessive. Ceci dit, le clampin de base s'y trompe puisque un type est venu nous demander son âge pendant que nous faisons le plein. Plein de sagesse, Michel lui a dit qu'elle était plus jeune que lui, et le gars l'a félicité pour son excellent état de conservation...

Quand on se met à 4 pattes devant, autre choc : il n'y a rien entre les roues avant ! Pas de tubes, pas de croisillon, entre le radiateur et le moteur, un vide impressionnant. A tel point qu'on se demande si elle ne va pas s'effondrer. En fait, les roues sont fixées au châssis par des combinés Mc PHERSON avec triangles inférieurs. Pour le reste, le moteur, la boîte et le pont sont d'origine CORTINA, et aucun bois n'est apparent. La forme des feux arrière la trahit aussi.

Ce n'est pas une réplique, c'est un décor, un habillage façon MORGAN qui pourrait aussi bien être remplacé par un SPITFIRE, MGB etc... Il n'y a rien à redire sur l'intérieur qui ne rappelle une MORGAN que de loin, mais qui est d'une qualité parfaite (je vous rappelle que Michel est sellier). Avec cette auto, nous n'avons roulé que sur du revêtement sain, le train avant est précis, mais on le sent moins guidé que dans une MORGAN ; et puis surtout, il plonge beaucoup plus au freinage. Les réactions du train arrière ressemblent beaucoup à celles de nos autos (ça vous étonne ?).

Globalement, un comportement plus asseptisé que celui d'une MORGAN, mais bien typé roadster quand même. A mon avis, c'est même nettement plus sain qu'une SPIT qui change de direction à chaque pompage du train arrière.

En fait, c'est une auto qui peut apporter pas mal de satisfactions à quelqu'un qui n'est pas un puriste, ou qui n'a pas les moyens de se payer une MORGAN. Ce peut aussi être un moyen d'attraper le virus.

Michel a déjà été possesseur de MORGAN, il a assemblé cette réplique pour le fun, et l'a ensuite revendue, comme réplique, à un aubergiste du Lubéron. Celui-ci a tout ce qu'il faut pour devenir, à terme un vrai morganiste : il a déjà fait faire à son auto un nombre impressionnant de kilomètres...

Bernard Chevalier



Mes débuts dans l'automobile

Le 14 octobre 1941 fut promulgué par VICHY, une loi concernant l'automobile qui eu des conséquences funestes, comme la majeure partie des lois et décrets concoctés par l'Etat Français. A cette époque les restrictions de circulation étaient sévères, essence rationnée au compte goutte, pénurie de pneus etc. la loi n'a scandalisé personne parce qu'à cette époque nous n'avions que le droit de nous taire ...

Une affiche fut apposée dans tous les garages qui stipulait :

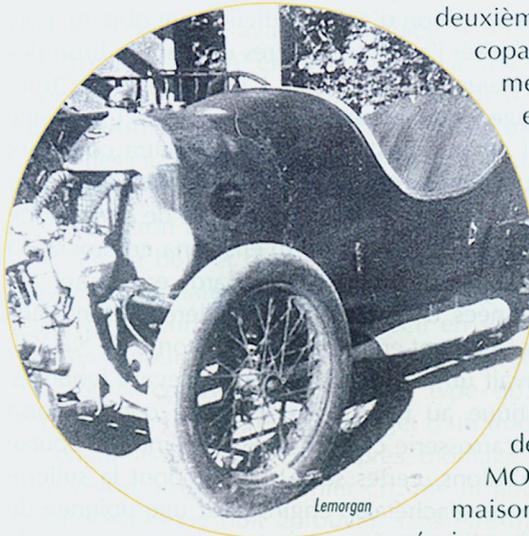
Aux termes de l'Article 1^{er} de la loi du 14.10.1941, les cartes grises des catégories de véhicules automobiles de tourisme dont le type a été présenté à la réception du Service des Mines avant le 1^{er} septembre 1925 cessent d'être valables. Les types de véhicules de ces catégories sont mentionnés sur la présente affiche par le nom du constructeur, depuis l'année 1909 jusqu'à l'année 1925. L'attention des propriétaires intéressés est attirée sur le fait que les véhicules susvisés n'étant plus jamais admis à circuler, ces propriétaires ont le plus grand intérêt à proposer immédiatement la vente de leur véhicule en écrivant directement au COMITE D'ORGANISATION DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE AUTOMOBILE ET DU CYCLE à Paris, 4 rue Arsène Houssaye Service F pour les zones interdites et occupées, à Lyon BP44 Service F pour la zone non occupée (en précisant les indications portées sur la carte grise). A la date du 30.11.1941 à laquelle expire le délai prévu par l'article 5 de la loi, durant lequel les offres peuvent être adressées au Comité de l'automobile, la cession des véhicules pourra être rendue obligatoire. Il est rappelé qu'aux termes de l'Article 6 de la loi, toute infraction pourra donner lieu à la confiscation du véhicule, sans préjudice de l'amende.

Suivait sur l'affiche la liste de 849 types de véhicules des 56 marques citées, allant de ALBA à ZEBRE, liste non spécifique car si vous possédiez une BUCHET 1920 ou une HURTU 1924 ou une VERMOREL de février 1925 ou un MORGAN 1923, votre véhicule était destiné par son passage à la casse à servir à la plus grande gloire du Reich car c'était exclusivement pour récupérer les matériaux riches constitutifs de ces voitures qu'il en avait été ainsi. Si l'on retient la date fixée à 1925 pour limite d'âge à partir de laquelle l'automobile devait être détruite en 1941, soit après une durée de vie de 16 années et que l'on transpose la même notion de délai en 2001,

cela voudrait dire que toutes les voitures sorties d'usine avant 1985 sont destinées au pilon !!! Ce n'est heureusement pas encore le cas, tout au moins tant que les MAMERE VOYNET et consorts ne sont pas à la tête de notre pays. Revenons à notre titre et vieillissons-nous de cinq années.

Au bord des remparts de la ville des Papes, accolé à la muraille, se trouvait un des garages habilités par le fameux Comité de l'Automobile à récupérer les voitures visées par la loi et que beaucoup de propriétaires, la mort dans l'âme, avaient mené à l'abattoir car en 1941 l'avenir était sombre et l'espoir de sortir du tunnel et de pouvoir un jour rouler autrement qu'en HORCH ou en KUBELWAGEN avec un casque sur la tête était très mince.

Son propriétaire était un vieux monsieur fort aimable que je connaissais depuis longtemps car mon père lui achetait de l'essence. Dans le dépôt attendant se trouvait un trois roues MORGAN qui probablement pour le peu de métal précieux qu'il pouvait contenir avait échappé à la destruction. Immédiatement mon attention fut attirée par cet engin dont mon père m'avait si souvent parlé et j'en fit l'acquisition pour 2000frs; si je me souviens parfaitement des conditions de la transaction, j'avoue n'avoir aucun repère en ce qui concerne la provenance des fonds, qui, même en 1946 représentait un certain pécule ... de toutes façons ils ne pouvaient pas avoir d'origine familiale, eu égard à l'attitude de ma douce mère qui ayant réussi à faire passer au père l'attrait de ces engins, n'avait aucune envie de voir son fils y succomber. Je ramenaient donc dans le garage de la maison familiale, peu éloignée du lieu de l'achat, le fameux MORGAN. L'accueil fut pour le moins mitigé, d'un côté l'œil sévère d'une mère justement préoccupée par les continuités des résultats scolaires du fils, objectif primordial selon elle, et de l'autre le regard embué par les souvenirs du père subitement replongé dans l'atmosphère de ses exploits en course vingt années auparavant. J'ai conté autrefois les péripéties attachées à l'obtention d'un transfert de propriété du véhicule, possédant un certificat de vente vierge de toute légalisation de signature, à l'époque quasi obligatoire en cas de transaction. Je contournais l'obstacle grâce aux faveurs d'une jeune rédactrice de la Mairie d'Avignon, mon attitude après obtention du document, n'a peut-être pas été chevaleresque ... J'obtins enfin ma carte grise régulière avec le n° 414 ZA 4, ZA étant l'indicatif du département jusqu'en avril 1950. La mise en marche du moteur ne posa aucun problème sous la tutelle paternelle et les premiers essais eurent lieu sur la petite route de l'île de la Barthelasse, entre les deux bras du Rhône, de l'autre côté du pont. Le souvenir de cette "première" au volant de ma première automobile, reste aujourd'hui aussi vivace et extraordinaire qu'une autre "première" dont je n'ai pas à faire le récit. Où avais-je trouvé le carburant encore sévèrement rationné? Chez qui étais-je assuré? (Mon père avait du faire le nécessaire, car jamais il n'aurait laissé sortir l'engin sans cette précaution). Seuls souvenirs le vent dans la figure, la joie au cœur et le bruit caractéristique du deux pattes filant sur la route sinueuse. La



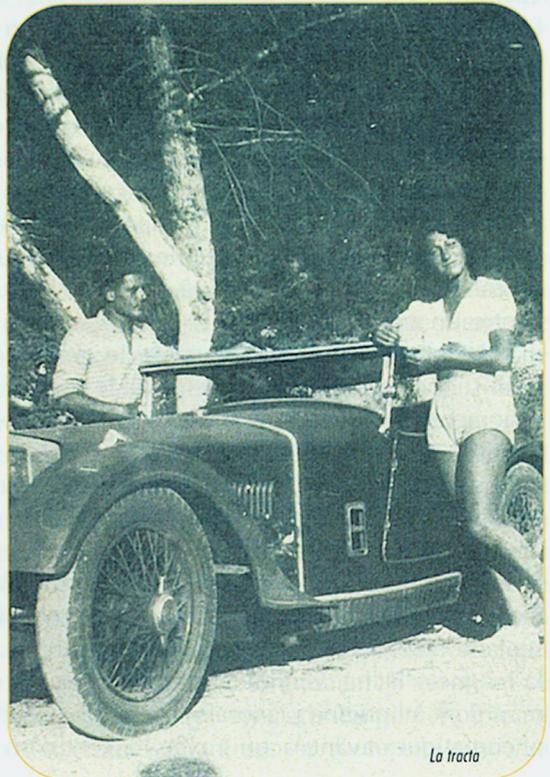
deuxième sortie avait pour but, avec les copains, sur lesquels je brûlais d'exercer mes talents de jeunes pilotes ... expérience qui se termina piteusement par l'effondrement de la roue arrière !!! A l'origine de la panne, le desserrage des broches de maintien de la roue arrière, défaut caractéristique des MORGAN à cette époque, puisque des accessoiristes faisaient dans les journaux spécialisés et particulièrement dans MOTO REVUE de la publicité pour des broches de MORGAN indesserables. Le retour à la maison fut laborieux, à l'époque nous n'avions aucune remorque, et fumes obligés de

solliciter l'aide d'un ami agriculteur qui accepta de charger le MORGAN sur sa charrette ...

Les broches remplacées et cette fois après un serrage vérifié, un grand projet pris corps, celui de rejoindre la côte d'Azur, au cœur de l'été 1946. Le raid fut interrompu à la sortie de la ville par la mise hors d'usage de la magnéto d'allumage. Ce fut ma deuxième leçon de mécanique, celle d'apprendre qu'une magnéto qui n'a pas fonctionné pendant longtemps, ce qui était le cas de la mienne, inactive de 1941 à 1946, voit obligatoirement son induit se détériorer à la chaleur de la remise en route, après quelques kilomètres ... Rapatrié encore une fois manuellement au garage familial, et la magnéto réparée, le MORGAN fut utilisé au grès des rares attributions de carburant ou de son achat à prix d'or, jusqu'au jour où il fut échangé à un ami, contre un cycle car SALMSON, rescapé de la ferraille lui aussi, mais à mettre en marche et orphelin de sa carrosserie arrière. La mécanique SALMSON était plus sophistiquée que celle que réclamait le moteur J.A.P aux soupapes (que l'on qualifie tristement) latérales, puis d'un moteur à deux arbres à cames en tête et culasse hémisphérique. Je fus obligé d'avoir recours à un ami mécanicien pour remonter la culasse et calculer le réglage d'une distribution d'une distribution commandée par deux pignons hélicoïdaux dont il fallait prévoir la rotation intempestive au montage. Je confectionnais une carrosserie très spartiate, genre M.G TC avec roue de secours à l'arrière, sans porte latérale, sans feu, sans phare ni pare-brise. Cette "voiture" fut ma joie pendant deux années, elle était ma maîtresse, surtout en mécanique, au sens scolaire du terme, car elle m'enseignait beaucoup de choses. D'abord en préambule la magnéto lâcha, victime de la même panne qu'avait endurée celle du MORGAN, mais dont à l'origine j'ignorais les causes, ensuite ce fut l'usure prématurée des deux pneumatiques avant, acquis avec l'argent d'un dur labeur de manœuvre exercé sur

les voies de la S.N.C.F, et d'un bon d'autorisation d'achat difficilement obtenu. Lors d'un voyage sur la côte d'Azur (enfin réalisé) j'avais trouvé très excitant le bruit des pneus lors des virages et au retour ils étaient usés à 100%; J'appris la leçon "train avant + chasse + parallélisme + carrossage + équateur etc ...". Au cours d'un voyage en Suisse, au fond du Valais, un vieil automobiliste helvète me montra comment colmater une fuite au réservoir à essence avec du savon de bonne qualité, et un jour dans l'Hérault, un autre m'indiqua la manière de remplacer une tige de commande d'accélérateur brisée, par un sarment de vigne. Mon père m'enseignait comment on pouvait rentrer sans éclairage ou rouler par temps de brouillard, en faisant "le mendiant" derrière un camion. Ces années d'apprentissage n'allèrent point sans erreurs, la plus monumentale me revient souvent en mémoire. A la sortie de NIMES, sur la route de MONTPELLIER se trouvait un démolisseur d'auto, devant lequel je repérais un jour, un SALMSON identique au mien, mais dans sa configuration d'origine certes un peu délabrée, mais carrosserie complète, avec pointe de course ornée de deux appuie nuque, roues à talons, certes sans pneu et dont la sellerie n'avait pas résisté aux outrages du temps. J'achetais l'engin, pour une poignée de sous afin de constituer une banque de pièces mécanique pour le mien, mais la carrosserie, pour moi étant vraiment trop obsolète fut jetée dans une décharge sauvage, un trou au bord de la route N100 à la sortie d'Avignon. J'avais pour parrain un industriel de Montpellier qui avait beaucoup vécu dans le monde des courses automobiles de la région parisienne au cours des années folles, un jour il examina le moteur récupéré que j'avais démonté.

Il repéra tout de suite, sur un des arbres à cames, un sigle caractéristique de l'intervention sur ce moteur d'un des metteurs au point de l'usine, qu'il avait autrefois connu ... C'était donc un cycle car du service des courses de SALMSON, qui avait fini sa glorieuse carrière chez un épaviste du midi, et moi, ignorant stupide j'avais jeté les vestiges de cette fantastique auto à la décharge, n'en conservant que le moteur, la boîte et le pont !!! Il était trop tard pour récupérer l'affaire, des mois étaient



La tracta

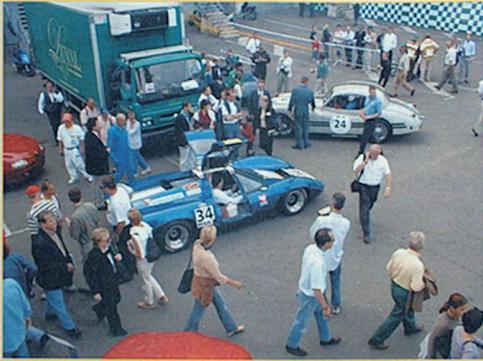
passés, la décharge avait été comblée, le terrain avait été vendu et la maison était en construction à son emplacement. La maison existe toujours, je passe devant quelques fois et je ne peux m'empêcher de penser que sous les fondations, il y a pour toujours un châssis et une carrosserie d'une SALMSON de course, pièces pour lesquelles certains, de nos jours se prostitueraient ... C'est probablement depuis cette époque que je ne jette plus rien ... En même temps je rentrais dans la vie active et en association avec un ami j'exploitais un camion G.M.C des surplus équipé d'un gazogène à bois et d'une benne basculante que nous remplissions (à la pelle) de gravier ou de matériaux divers. L'expérience gazogène fut très difficile mais très riche d'enseignement mécanique, le récit en sera fait un jour, mais il serait trop long à exposer aujourd'hui ... Mon apprentissage automobile continua avec l'échange du SALMSON contre une BUGATTI type 30, magnifique, mais sans pneu, donc impossible à utiliser; elle fut l'objet d'un troc avec une MOTOSACOCHE 500 cm³, un engin assez brutal qui après montage d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière du dernier cri, me fit goûter aux joies des "gamelles" que tout motard néophyte doit éprouver, sans être mécanique ce sont aussi des leçons. La moto fut échangée en 1949 avec soulte à un policier en difficultés financières pour une automobile de marque TRACTA (ne pas confondre avec TATRA) qui était une traction avant construite dans les années 25 par l'ingénieur GREGOIRE, le père de ce mode de traction; elle possédait un moteur S.C.A.P, une carrosserie cabriolet en alu pour trois places de front, un radiateur en vrai nid d'abeille et deux énormes phares. La TRACTA est certainement la voiture que j'ai le plus aimé et le plus regretté, non seulement parce que c'était une auto très en avance (le traction de CITROEN était encore dans les cartons) qui était très belle et aussi parce que c'est avec elle que j'ai pu emmener au bord de la mer, pour la première fois, la jeune fille qui est aujourd'hui ma femme... Elle fut malheureusement vendue (l'auto) lorsque l'armée française eu la saugrenue idée, en 1949 de mettre fin à un sursis de deux ans et de m'envoyer visiter le sud marocain pendant une année. La fréquentation des pistes de tôle ondulée, du sable, de la chaleur et de ses conséquences sur la marche des moteurs, ajouta à mon enseignement automobile la solution au vapeur locale, aux crevaisons multiples, aux lames de ressorts cassées et toutes les ficelles indispensables au remplacement d'un moteur V16 de LINCOLN ZEPHIR par un V8 FORD ... Retourné en métropole, les préparatifs d'un mariage prirent le pas sur les automobiles dont la gent était représentée par un roadster VS 40 21cv, puis par des 4cv utilitaires. Le virus réapparut un jour sous la forme d'un DARMONT 4 roues, immédiatement suivi par deux autres DARMONT spéciaux, puis par une cohorte de M.G de tous les types dont la dernière une T.C de 1947 fut sacrifiée sur l'autel de l'achat d'une MORGAN 4/4 de 1966 moteur FORD qui précéda une 4/4 neuve de 1987. La maladie était devenue INCURABLE.

Guy Burnat

Le Mans historique

Week-end du 21 et 22 septembre 02

Ambiance Paddock



Pour moi ce fut une découverte que ce circuit du Mans car durant toute mon enfance j'en ai entendu parlé, vu des images à la télévision mais jamais j'avais eu l'occasion d'y aller.

C'est donc avec joie que je me suis proposé pour faire l'interface entre notre Club et l'organisation (S.A.V.H) afin de permettre à un grand nombre d'entre nous d'y participer. Une petite inquiétude toutefois lorsqu'en début d'année 2002, j'ai appris que le MOG

de Pau aurait lieu le week-end précédent. Mais en final le Morgan Club de France fut représenté par 45 voitures dont une Aéro8 venant de la région parisienne (la seule de cette manifestation).

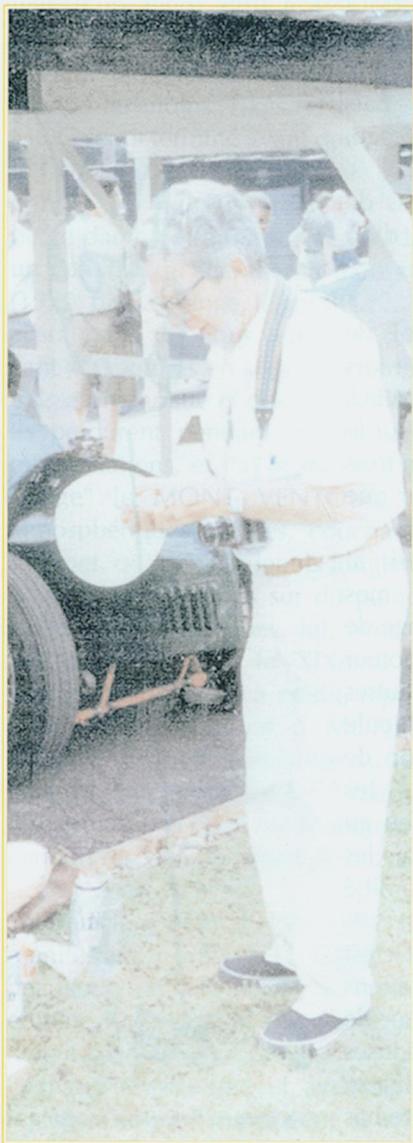
Nous avons vendu 85 entrées, réservé 32 chambres, réuni 53 personnes autour d'un buffet campagnard le samedi soir.

Sur l'emplacement Morgan situé près du bord de la piste se trouvait plus d'une centaine de Morgan venant d'Angleterre, de Hollande, de Suisse et de France. Nous étions une des marques les mieux représentées (en nombre) derrière le club Porsche. Nous n'avions jamais autant vu de si belles voitures réunies (Jaguar XK120 / 140..., Aston Martin, Austin Healey, Ferrari, Porsche, TVR, Sunbeam Tiger, Daimler, Morgan...), toutes plus belles les unes que les autres.

Ce fut un week-end inoubliable, nous permettant de revivre l'ambiance des 24 heures du Mans de 1923 à 1975 avec plus de 300 voitures de compétitions (dont 3 Morgans), toutes dans un état remarquable. Après la fin des courses, le dimanche vers 16 heures, deux tours de démonstration nous ont permis, pour ceux qui sont restés, d'emprunter le grand circuit de 13,5km sous l'ovation du public se trouvant dans les tribunes ou derrière les rails de sécurité (gendarmes, secouristes); je revois tous ces gens dans la ligne droite des Hunaudières ainsi que les commissaires de courses agitant leurs drapeaux de différentes couleurs lors de notre passage. A la fin du dernier tour, juste avant de rentrer au paddock, la marseillaise a été diffusée par les haut-parleurs, cela m'a donné des frissons... J'ai encore l'impression lorsque je vous écris d'avoir fait un beau rêve; rêve réalisé une fois de plus grâce à la Morgan.

Jean-Louis Moreau

Un trophée... et des questions



Chaque année, à l'occasion de l'Assemblée Générale, est décernée un trophée, destiné à récompenser le propriétaire d'une MORGAN qui, selon les membres du Conseil d'Administration, a le plus mérité pour la cause des MORGAN ou pour l'esprit qui l'anime.

Certains d'entre vous, pourraient s'interroger à juste titre sur l'origine de cette distinction, et surtout sur ce qu'elle représente car d'habitude on donne à l'heureux récipiendaire, une coupe, un objet d'art, voire une couronne de lauriers, mais lui offrir des bretelles même dans un beau coffret et sous verre, ce n'est pas courant ...

L'origine de ce rite comporte deux volets, le premier concerne comme déjà précisé, un état d'esprit très particulier touchant à tout ce qui concerne la Marque, son histoire et celle de ses dirigeants, il doit émaner d'un automobiliste aussi sectaire que peut l'être un syndicaliste pur et dur, allant jusqu'à contester toutes vérités risquant de discréditer l'écusson du radiateur de son automobile, le trophée c'est le GRAAL, c'est la première marche du paradis ...

Le second volet concerne sa matérialité, qui, il faut en convenir peut surprendre. L'objet est non seulement LA récompense, mais aussi celle de la représentation caricaturale du SOUVENIR de MARIN FROT qui a cessé un jour de septembre 1997 de nous enchanter.

Qu'ils sont à plaindre ceux qui n'ont pas connu l'image de ce pince sans rire redoutable, continuel humoriste à froid, souvent contestataire plus pour rire que par conviction.

Les procès verbaux des assemblées, sont truffés de ses interventions et si tous les quitus obtenus sont mentionnés avoir été donnés, c'était à l'unanimité moins une voix: la sienne !!! Probablement trouvait-il dans cette attitude, un exutoire au sérieux qu'il mettait à l'accomplissement de sa tâche quotidienne d'Ingénieur Expert.

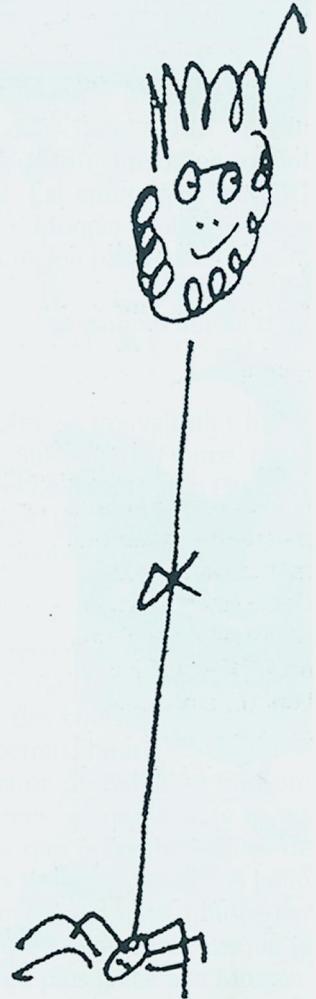
Il pilotait avec maestria un MORGAN DARMONT à trois roues qu'il avait dénommé le piège et avait même été élevé au grade de Trapadelliste volant, distinction obtenue après avoir un jour, au cours d'une démonstration dans un village, levé non le pied, mais beaucoup trop haut, une des roues avant de son piège, avec le résultat qui en résulte automatiquement ...

Et il était très souvent, en week-end, en bras de chemise avec de magnifiques bretelles !!! d'où l'explication de la matérialité du trophée.

Détenteur du TROPHEE MARIN FROT, je me dois de vous conter comment j'ai connu l'homme: c'était lors du MOG TOURAINE organisé par l'ami HALLAWELL en 1983, nous couchions dans le même hôtel et sur le parc le matin du départ j'ai vu qu'il possédait un trois roues, comme moi, ce détail était suffisant pour que nous devenions des amis.

Son moteur ne voulait pas partir, je lui ai immédiatement fait la démonstration de mes connaissances mécaniques en procédant au calage de sa magnéto d'allumage à la suite de quoi le moteur s'est mis à fonctionner et il a pu rejoindre les autres MORGAN ... Dix kilomètres plus loin son véhicule prenait feu !!! j'avais calé la magnéto avec trop de retard, le moteur chauffait énormément, les échappements rougis avaient communiqué le feu au bois de la carrosserie ... Ce ne fut pas grave, mais les sarcasmes furent de qualités ... comme notre amitié naissante.

Après recalage correct, nous sommes repartis et c'est alors qu'au cours d'un virage à droite, nous avons entendu un coup de fusil, c'était la chambre à air de ma roue avant droite qui venait d'exploser et médusés nous avons vu le pneu, libéré, partir tout seul et finir sa course dans un champ de haricots verts, en contre bas



La signature de Marin, réservée aux intimes

... j'ai récupéré le pneu et nous nous sommes mis, lui et moi, à le remonter sur la roue avec une chambre à air neuve.

Puis comme les SCHADDOCK, nous avons pompé, mais comme c'était un pneu à talons (montage ancien) il fallait sortir de la pompe au moins 4 kgs, et le MOG serait terminé avant que le pneu soit correctement gonflé ... heureusement la



petite dame de la maison devant laquelle l'incident s'était produit, nous a proposé un gonfleur qu'elle gardait dans sa grange, et qui devait avoir l'âge du trois roues (1920) pas la grange, le gonfleur ... nous étions sauvés et très déçus qu'elle ne veuille absolument pas nous vendre le gonfleur sur lequel trônait un petit BIBENDUM.

Tant d'aventures en si peu de temps furent suffisantes pour qu'entre MARIN et moi, naisse une amitié et des liens indissolubles.

Ils perdurent pendant de longues années, à l'occasion des MOG ou d'autres manifestations, et j'ai le souvenir de sa joie, en 1988, lorsqu'il gravissait avec son "piège" le MONT VENTOUX, le sourire aux lèvres, dans des conditions atmosphériques inouïes, couchant les cyclistes sous la force du vent près d'un sommet, qu'il rêvait depuis longtemps d'atteindre.

Nous correspondions sur du papier à lettre d'époque, récupéré dans les archives paternelles réciproques, lui, avec en tête du GARAGE de L'OURC sis 75 rue du même nom, dans le XIXème à Paris, spécialiste des Camions, Tracteurs, Camionnettes, vente à crédit, reprises etc ... moi, avec celui du garage PIERPONT BURNAT rue Durand à MONTPELLIER Agent exclusif MORGAN - B.N.C - MOTOSACOCHE Spécialiste du véhicule léger ... etc.

Lors du cinquantenaire du débarquement en Normandie, il m'a accueilli, à l'angle de sa maison et de la rue Montgomery à LANGRUNE, un endroit prédestiné pour un camion rescapé du désert de Libye ...

Dans le courant de l'été 1997, il m'a fait part de son intention de participer à une manifestation à CHATEL GUYON, où depuis plusieurs années se rencontraient beaucoup de trois roues, je connaissais cette épreuve pour y avoir participé et comme il s'y rendait j'ai décidé de m'y rendre aussi, alors que primitivement ce n'était pas dans mes projets.

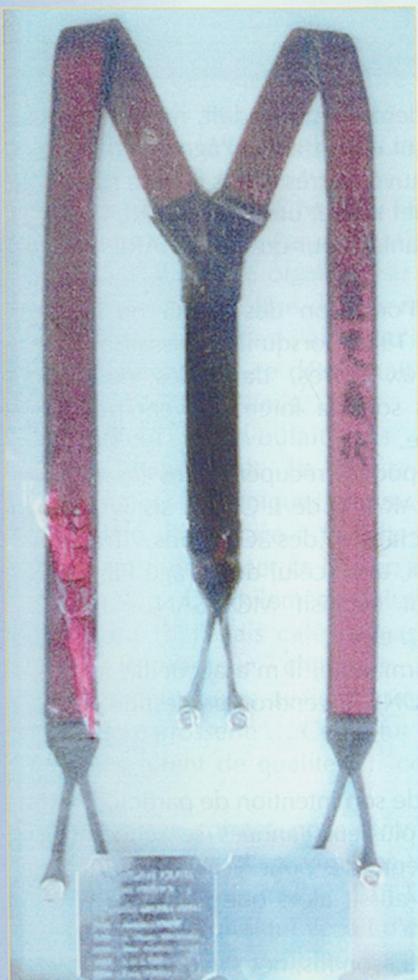
Le matin du premier jour, avec JEAN CHRISTOPHE, son fils, nous avons peaufiné les réglages de son carburateur, il faisait beau, tout s'annonçait à merveille pour la

"démonstration" de l'après-midi qui, en réalité consistait en une course folle entre trois balles de paille et quinze mètres de rubans de travaux publics.

Au dernier tour de l'épreuve, MARIN m'a doublé, un large sourire aux lèvres, qui semblait dire: je suis plus vite que toi ... et je pensais en moi-même que toute la soirée il allait me mettre en boîte en comparant les performances de son engin par rapport à celles du mien.

M'ayant pris un tour, il est rentré avant moi au paddock, et a garé son trois roues, lorsque j'y suis arrivé, pour faire de même, je l'ai cherché et nous l'avons découvert terrassé au côté du MORGAN.

Tous les efforts d'un médecin du SAMU, concurrent comme nous, donc sur place, ont été vains, MARIN était parti, pratiquement au volant de son auto ...



Vous comprendrez pourquoi, lorsque vous m'avez donné le TROPHEE MARIN FROT, au soir de l'Assemblée Générale, je n'ai pas trouvé de mots suffisants pour vous faire sentir l'émotion qui m'étreignait...

Guy Burnat

La famille s'agrandit

Aéro et Le Mans ont la joie de vous faire part de la naissance de leur petite soeur : Runabout .

L'accouchement en première mondiale s'est déroulé à Rétromobile Pt de Versailles, en même temps que la mise à la retraite de son père, le très sportif +8 ; en raison de nouvelles normes Européennes.

Bien qu'hospitalisée à la clinique Malvern pour ablation des ouïes de capot, Runabout reste cependant très féminine et digne de sa lignée. Ne l'oublions pas en effet, son grand père dont elle porte le patronyme en hommage avait remporté de nombreux grands prix dès 1911 et ce sur 3 pattes.

Poids à la naissance : 880 Kgs soit 44 €/kg.

Couleur de peau à la française : Bleu / Blanc ou Rouge.

Corps : étroit.

Motorisation : 1800 cm3.

Pieds : à rayons peints.

Hauteur à la naissance : 1,35 cm.

Vêtue chichement de plastique et coton, maquillée des yeux "cadrans blancs" de sa soeur Le Mans mais dépourvue de tout accessoire à la naissance, la petite Runabout 4/4 deviendra t'elle la Renault 4 des Morgans ?

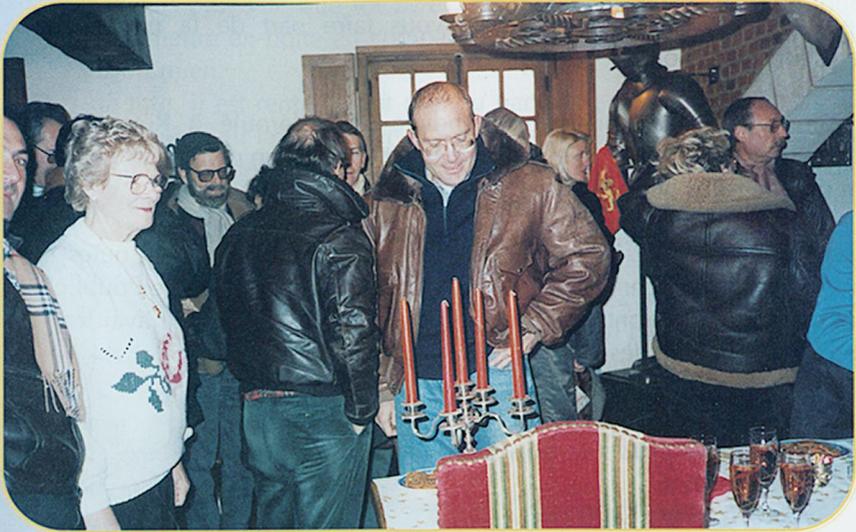
Dyna et Alain Harrari

Le cadeau de Michel Braun

Les participants présents à l'Assemblée Générale ont tenu à manifester leur amitié et leur reconnaissance envers Pascale et Michel Braun par un cadeau commun. Celui-ci s'est concrétisé par un plaid et par un carré de soie signés « Hermès ». Je les en remercie vivement au nom du Club.

Alain Herman

A mon Président Michel Braun



Sortie en Normandie, reçu chez les Prévot

Pour être un bon Président en exercice, il faut être intègre, dévoué, s'essayer à l'impartialité, ne rien attendre des autres, donner le meilleur de soi, avoir un porte-feuille bien garni, et sacrifier généreusement de son argent de poche, s'acharner à trouver des loisirs compatibles avec 500 personnes aux goûts et aux sensibilités différents ; à qui vous plairez, tant mieux, ou vous ne plairez pas, tant pis, il faut faire avec !

Voilà grosso-modo l'essentiel du caractère d'un bon Président, si en plus vous avez de l'aisance, du charisme que vous êtes prêt à avaler, en silence et dans le contrôle de vos réactions, quelques couleuvres, car il ne manque pas, dans le microcosme que représente un club, comme dans la nature, de nuisibles et c'est tant mieux, cela renforce les forces vives et les convictions ; alors vous avez une chance de laisser, pour peu de temps, car la mémoire des bénéficiaires de vos meilleurs actes est plus courtes que celle de vos actes manqués ; une petite trace de votre labeur qui vous a pourtant souvent mis en conflit avec votre milieu familial, qui, lui, trouve que vous passez plus de temps, et du meilleur, bien sûr, pour « votre » club, que pour eux!

En Michel Braun Président, c'est cet homme là que nous avons eu, un honnête homme : « L'honnête homme est celui qui ne se pique de rien »- La Rochefoucauld 17^{ème} siècle. Pour parler dans une langue qu'il manie avec habileté : un homme qui agit mais ne ramène pas sa fraise (hi ! hi !).

J'ai eu une grande émotion en le voyant donner sa démission, bien compréhensible, c'est une grande aliénation que d'être Président, la plupart des gens n'y voit que la gloire du titre, bien pompeux, et qui n'est rien, seulement la promesse de beaucoup de travail gratuit dans un monde qui ne pense plus que rentabilité.

J'ai cru devant l'enthousiasme du Club pour l'élection du nouveau Président que j'étais à la cour de Louis XIV. Le roi est mort, vive le roi ! Fi de la reconnaissance de 6 années de soucis, travail, don de son temps : au suivant ! Amen.

Je ferai en Septembre une chronique du temps passé pour rappeler aux anciens et apprendre aux nouveaux l'histoire du MCF, les dévouements, les générosités de ceux qui ont contribué à faire qu'après bientôt 30 ans le Club est toujours là. Ensemble nous leur rendrons justice.

Président Michel Braun merci, bienvenue au club des Présidents d'honneur.

Au nouveau Président, Alain Herman, que je soutiendrai avec la même conviction que son prédécesseur, souhaitant que cet article ne l'ait pas dégoûté, mais encouragé à faire toujours mieux, ça ne sera pas difficile (hi ! hi !).

Jacqueline Frot-Renaud

Chambre d'hôtel investie pour la préparation du Mag Cannes 1994

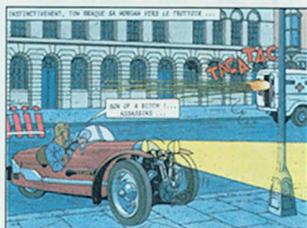
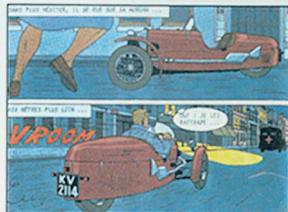
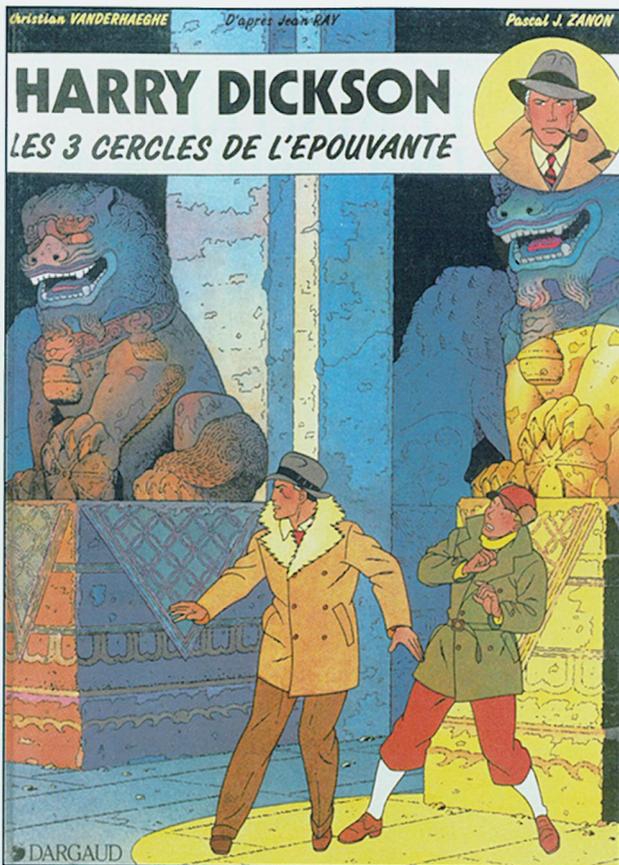


Morgan et la bande dessinée

Dévoreur de BD, il était normal que mon attention soit attirée par celles dont le dessinateur a reproduit notre voiture favorite. Vous trouverez ci-après la référence à cinq albums mais il y en a sûrement plus. En connaissez-vous d'autre ?

Michel Braun



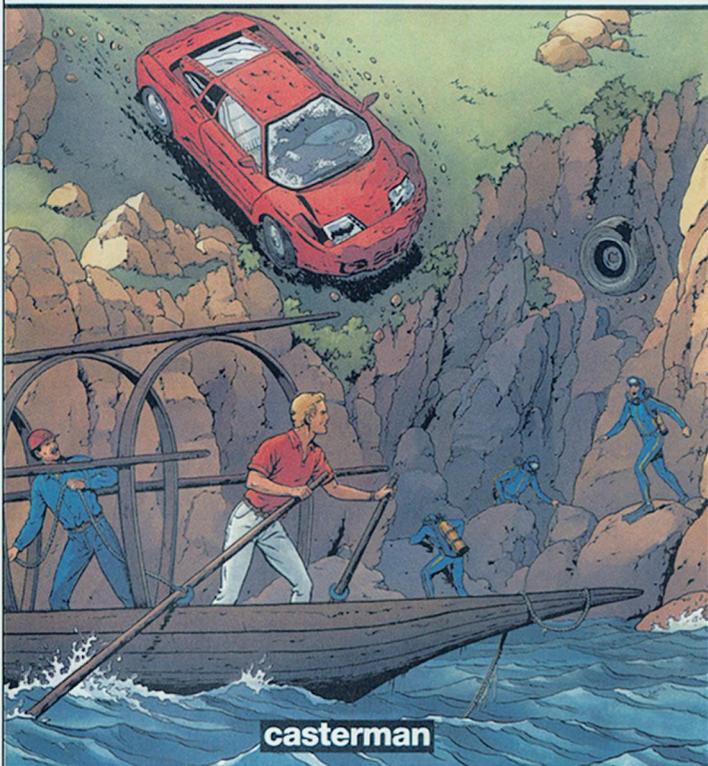


EFRANC

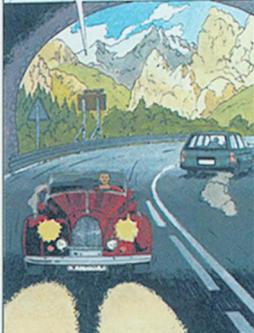


J. MARTIN
G. CHAILLET

LA CAMARILLA



Avec cet envol et le feu, je dois avoir de
pres. J'aurai une série d'articles sensationnels !
Quand même, cet incident prouve que
la Camarilla n'est pas encore morte et
qu'elle a toujours de solides tentacules !



Mais, vous le voyez bien !

Et ça, qu'est-ce que c'est ?
... un chapeau de cardinal !



Mé, mais c'est toi, Guy ?
C'est par exemple ! Ou est-
ce que tu fabriques de
bord de cet engin ?

Ce vieux François Legnard ! Monte vite
et dissimule la panoplie derrière les sa-
ges, sans quoi tu risques de le faire
expuser. Monte, j'ai deux invitations.



Ah ! Original mais sécurisant.



... Et tandis que Lafrenç sort du parc...

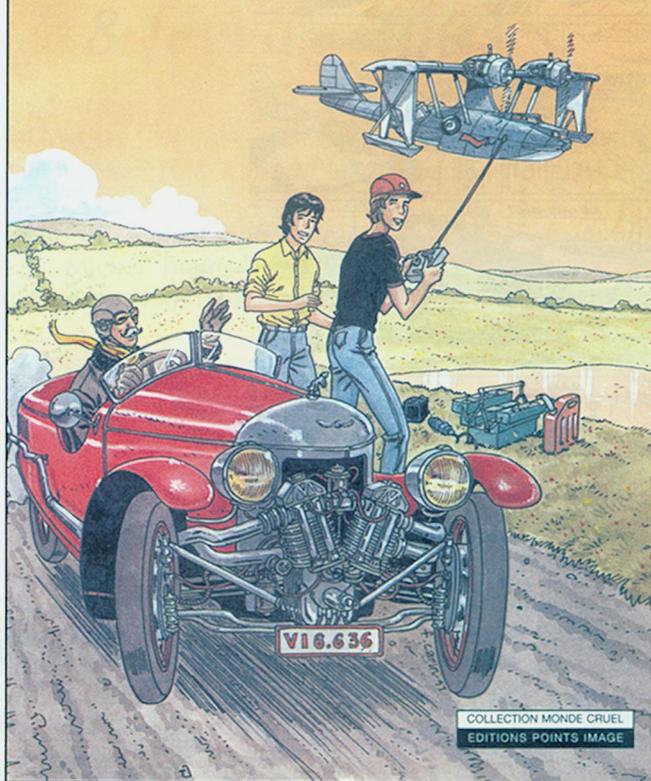


LES CASSEURS DE BOIS

PIROTON

CARIN

MITTEI



Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire du 8 février 2003

Tous les membres du Morgan Club de France ont été régulièrement convoqués pour assister à l'AGO qui s'est tenue le 8 février 2003 à 18h à l'hôtel Méridien Etoile, 81 Boulevard Gouvion Saint Cyr 75017 Paris.

8 membres étant présents et 79 étant représentés, le quorum est atteint et l'assemblée peut avoir lieu. Le Président Michel Braun après s'être proposé d'assurer la présidence de l'assemblée, Guy Burnat les fonctions de scrutateur et Jacquie Frot-Renaud celle de secrétaire, déclare la séance ouverte

apport moral

Le Président expose la situation du MCF :

- Ile de France, délégué Bernard Hanquet : 131 membres
- Nord, délégué Alain Herman : 33 membres
- Normandie, délégués Alain Luce et Alain Macé : 23 membres
- Rhône-Alpes, délégué Philippe Thévenard : 45 membres
- Sud-Est, délégués Michel et Martine Coumes : 37 membres
- Sud-Ouest, délégués Maurice Charpentier et Brian Crabtree : 26 membres
- Bretagne-Pays de Loire : délégué Patrick Le Quilliec : 18 membres
- Centre : Marc Laskar : 16 membres

Le nombre de membres s'élève à 243, certains membres faisant partie de plusieurs délégations pour pouvoir assister aux sorties organisées par ces délégations.

En 2002, 17 sorties ont été organisées dont le Mog à Pau.

Un Mog est une organisation lourde surtout cette année où les organisateurs Maurice Charpentier, Brian Crabtree et Patrick Perrin avait prévu un pré-mog et un post-mog- une semaine à gérer- beau temps- beaux paysages- bonne organisation. Dommage que notre ami Jacques Néron , frappé brutalement par un accident vasculaire, n'ait pas pu en profiter. Il dû être transporté à l'hôpital, sa femme très courageuse a été aidée par les organisateurs qui ont fait preuve d'un dévouement et d'une discrétion exemplaire, Christopher rapatriant la voiture de Jacques à son domicile. Nous souhaitons un rétablissement rapide à Jacques.

La commission technique à laquelle le Président tient tant, se met en place. Une première fiche technique est terminée, elle sera envoyée aux membres et mise sur le site internet. La commission se compose de 5 membres : Guy Burnat, Jean-frédéric Frot, Willem Netelembos, le Garage Albert et Michel Braun qui en assure le secrétariat. C'est le club des cinq. Ils attendent vos suggestions, vos questions auxquelles ils ne manqueront de répondre.

L'organisation retenue l'année dernière pour la confection du News ayant donné entière satisfaction est renouvelée. Des félicitations sont particulièrement adressées à ces dames pour le « News des femmes »

Le Président souligne à nouveau le mal endémique de tout club qui se respecte : la passivité des membres. Comme chaque année il réclame plus de bonne volonté et d'initiative pour l'organisation de sorties, de compte rendu de réunion, d'article pour le News, pour alimenter le site internet , pour la commission technique,...

Rapport financier

Cécile Hanquet, la trésorière du Club, présente les comptes. L'état financier est bon et le compte d'épargne s'accroît régulièrement, il s'élève à 2850 . La Boutique a des stocks. Les dépenses et recettes s'équilibrent. Le solde du compte bancaire s'élevait à 21 199,43 € au 31/12/2002. Les comptes sont tenu par Cécile à la disposition de ceux qui souhaiteraient avoir des détails sur les chiffres. Le quitus financier est donné à l'unanimité.

Rapport des délégués

Chaque délégué de région vient faire un compte rendu pour l'année écoulée et exposer ses projets de sortie 2003. Patrick Le Quilliec était toutefois absent, retenu en Bretagne pour des raisons de santé. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement

Maurice Charpentier, délégué du Sud-Ouest vient alors commenter le Mog de Pau. Il a remis au Club une somme de 987 52 qui constituait un excédent de recette sur les dépenses engagées pour l'organisation de cette manifestation. Le Club adresse tous ses remerciements à Maurice.

Brian Crabtree délégué du Sud-Ouest promet à ses participants une belle sortie en pays Cathare.

Mark Laskar délégué du Centre invite ceux qui le souhaitent à passer par Limoges le 14 juillet et à se joindre à une manifestation du club automobile local.

Alain Luce, délégué Normandie, propose une sortie en Pays d'Auge à la mi-juin pour ceux qui veulent tout savoir sur le camembert.

Le site internet

Alain Scheidlé, notre superinternaute nous fait un compte rendu sur l'activité du site internet du MCF. Ce dernier se porte bien. Le fichier est en permanence tenu à jour. Alain a procédé en 2002 à 35 nouvelles inscriptions, à 92 modifications d'adresse, de changement de voitures, d'immatriculation, de copilote, de téléphone,... Il résulte de ce fichier que l'ancienneté moyenne des véhicules est de 21 ans en 2003 et la cylindrée moyenne est de 2300 cc. La couleur la plus répandue est le vert (majoritairement renforcé par le mélange des bleues et des jaunes). Le modèle 4/4 représente 49% des voitures, les Plus 8 30% et les Plus 4 21%. 70% des Morgan au Club sont des roadsters et 21% des camionnettes (tourer) . L'âge moyen du morganiste homme est de 54 ans et celle du Morganiste femme 32 ans (sans commentaires).

Afin de faire des économies de postage tous ceux qui ont une adresse e.mail genre **www.coucoucemoi.mev/la** recevront les convocations par e.mail (de tout ce qui l'regarde). Ceux n'ayant pas internet recevront leur courrier comme d'habitude. Il y a au Club 104 adresse e.mail déclarées.

Le site du MCF est très visité par l'étranger. Une nouvelle rubrique est ouverte « les billets des membres ».

Paris-Prague

Françoise Fichet expose les grandes lignes de ce périple qui aura lieu du 26 juin au 4 juillet 2003. Quelques places restent encore disponibles.

Renouvellement du Conseil d'Administration

Alain Harrari est proposé par le Conseil comme délégué pour la région Ile de France. Il viendra aider Bernard Hanquet pour animer cette région qui comporte le plus de membres.

Le Président en exercice, Michel Braun, a donné sa démission au Conseil. Le Conseil a élu à l'unanimité Alain Herman pour lui succéder. Michel Braun demeurera au Conseil en tant que Président d'honneur.

La nouvelle composition du Conseil est approuvée à l'unanimité.

Remise du Trophée Marin Frot

Le Trophée est solennellement remis à Guy Burnat dont les nombreux mérites, depuis tant d'années, les dévouements, la constance, la pérennité ne se sont jamais démentis. L'amitié et l'estime qui liaient Marin Frot à Guy Burnat trouvent là une récompense, qui fût remise comme chaque année par Jacqueline Frot-Renaud non sans une grande émotion partagée.

La séance est levée à 20h30.

Enfin c'est la récré, merci à tous ceux qui sont venus et plus particulièrement ceux qui sont les plus éloignés, avec leurs beaux chapeaux, leurs jolies compagnes et compagnons, à nos très chers anciens et nos gentils nouveaux, vivement l'AG 2004.

Jacqueline Frot-Renaud



Président, vous pouvez passer à l'honneur la relève est assurée

GARAGE ALBERT

Depuis 1954,
Importateur MORGAN exclusif pour la Belgique

VENTE VOITURES NEUVES ET OCCASIONS
ENTRETIENS
REPARATIONS
MODIFICATION DES PERFORMANCES
PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES



Accès aisé: Ring Ouest de Bruxelles (R0) sortie 13

84-86 rue Osseghem
B-1080 BRUXELLES

Téléphone (32) 2-410.64.43 - Fax (32) 2-410.89.65

A VOTRE SERVICE DEPUIS PLUS DE 45 ANS

COTISATIONS 2003

Si vous souhaitez adhérer au Club ou renouveler votre adhésion, nous vous rappelons que vos cotisations doivent nous parvenir à l'adresse suivante :

MORGAN CLUB DE FRANCE / Alain HERMAN

Président

120, rue de Londres - 62520 LE TOUQUET

Tél. : 03.21.05.55.53

La cotisation de base annuelle est fixée à : 55 €

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.



BULLETIN D'ADHESION

Je soussigné,

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Tél. : 1) domicile _____ 2) bureau _____

3) portable _____ 4) E-mail _____

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est la suivante : modèle _____ Nombre de places _____

Numéro d'immatriculation _____ année _____

couleur _____ Numéro de châssis _____

Fait à _____ le _____

Signature